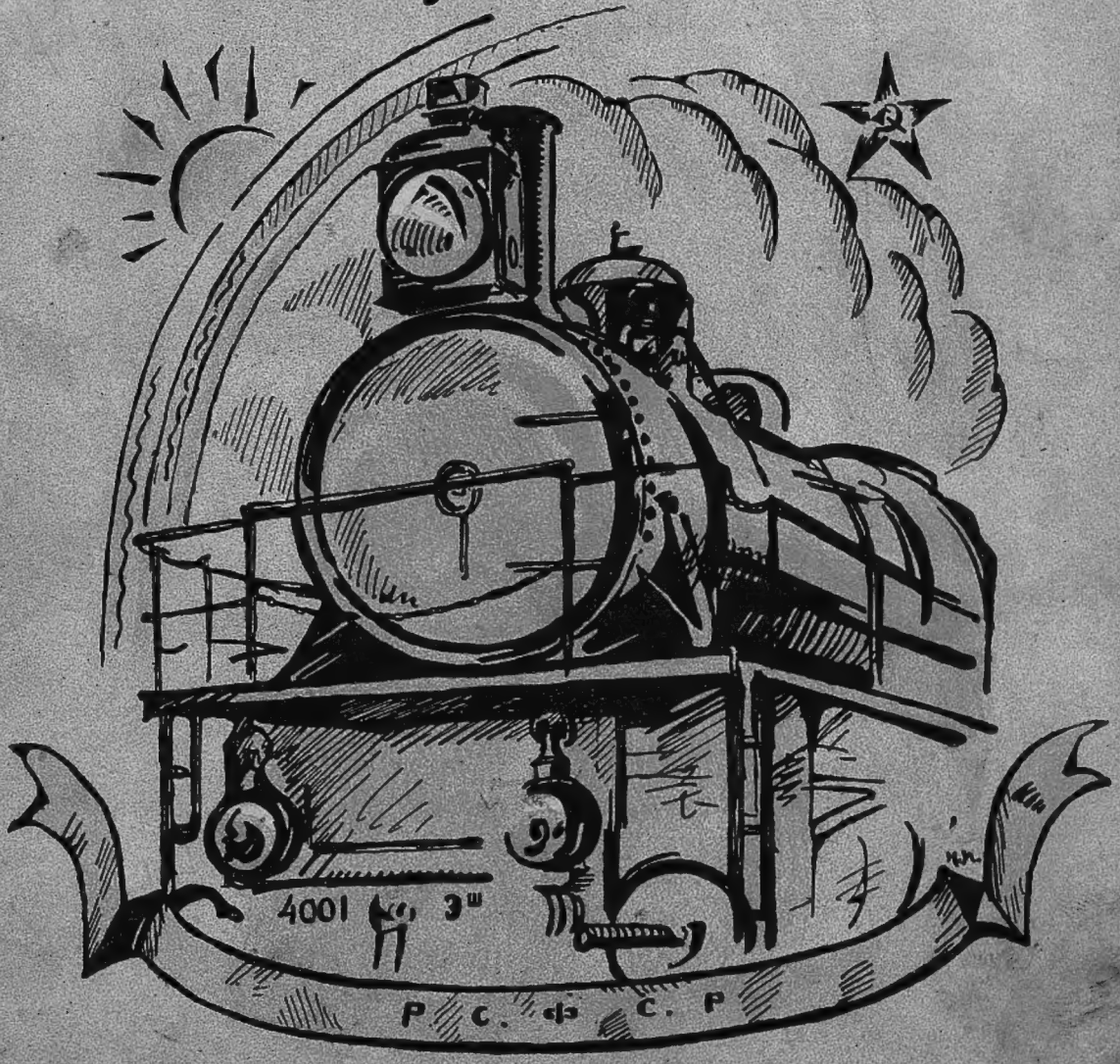
50 ± / 49

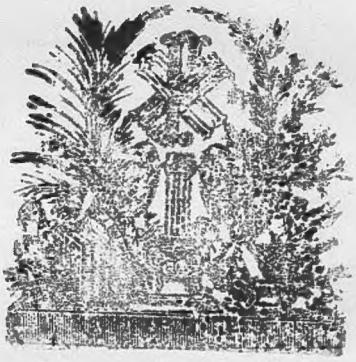
Заичко

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МИССИИ ЗАГРАНИЦЕЙ



37 9/184
50 7/49

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
РУССКОЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
МИССИИ
ЗАГРАНИЦЕЙ



БЕРЛИН 1921

Государств. публичная
историческая
библиотека РСФСР
1343936

Распределение заказов Русской Ж. Д. Миссии заграницей по районам.

Западная Европа.

I Рейнская пров. и Вестфалия.
II Пруссия по западной Эльбе.
III Пруссия по восточной Эльбе.
IV Силезия.
V Южная Германия.
VI Австрия и Чехословакия.
VII Южная часть Швеции.
VIII Северная часть Швеции.
IX Великобритания.
X Саксония.
XI Четыре выдел. из I района завода.
XII Канада.
XIII Финляндия, Эстония и Латвия.
XIV Два завода из II-го района.

Распределение заказов Русской М. Д. Миссии заграницей по районам.

Америка.

История Железнодорожной Миссии.

(Интервью с профессором Ю. В. Ломоносовым.)

Наша история в масштабе времени очень коротка: всего 15 месяцев. В масштабе же событий довольно обширна и разнообразна. Как мало прожито, как много пережито!....

История эта ясно распадается на три периода:

I—от июня до 5 ноября 1920 г. Это, так сказать, период зарождения Миссии;

II—от 5 ноября 1920 г. до середины марта 1921 г. — период создания Миссии;

III—май-август период колебаний;

IV—переживаемый ныне период регулярной, но по существу весьма интенсивной работы.

I. **Зарождение Миссии.** В марте 1920 г. блокада была снята, и Красинская делегация выехала в Лондон. По дороге она остановилась в Стокгольме и Копенгагене, и там Красин заключил предварительный договор с фирмой Нидквист и Гольм на поставку 1000 паровозов, а также заказал в Швеции железнодорожные весы и оборудование водокачек и вел переговоры с Германским Паровозостроительным Союзом о заказе 2000 паровозов.

Как я уже отметил, договор с Нидквист и Гольм был предварительный. Он не содержал даже указания, какого типа паровозы должен ставить нам завод. В договоре было глухо сказано, что первые

100 паровозов должны быть шведского типа 0-5-0 с переделкой на русскую колею и с увеличением на 1 кв. метр площади колосниковой решетки; остальные же паровозы должны были быть русского типа, но какого именно — неизвестно. Немедленно по заключении договора Красин телеграфировал в Москву, что для решения этих вопросов надо командировать специалистов и просил общее руководство этим делом поручить мне.

Как видите, первоначально наша задача была очень скромная: выработать и утвердить чертежи и технические условия паровозов, заказанных Красиным в Швеции. Сообразно сему и штат нашей Миссии был очень скромный: я, два инженера-конструктора и секретарша.

Мы еще не выехали из Москвы, как наша задача была расширена: Совнарком, по настоянию Троцкого, исполнявшего тогда обязанности Наркома Пути, предоставил мне по всем железнодорожным заказам, включая и ремонт паровозов, „права Народного Комиссара", т. е. право окончательного решения вопросов на месте, и дал на всякий случай два миллиона шведских крон.

— Едва-ли вам что удастся купить или заказать. Но если что нужное подвернется, при теперешних способах сношений, Москву спрашивать — это терять время. Действуйте сами.

Таково было напутствие. С ним 18 июня мы выехали из Москвы через Ревель в Стокгольм. Хотя Чичерин заблаговременно и телеграфировал о нашем от'езде в Шведское Министерство Иностранных Дел,

в Ревеле Шведский консул категорически отказался визировать наши паспорта.

— Никаких инструкций о вас нет.

Через полторы недели инструкция пришла.

— Вас пустят только тогда, когда арестованная в Сибири Эльза Брандстрем прибудет в Нарву.

Начали искать в Сибири Эльзу Брандстрем. Через три недели выяснилось, что она никогда не была арестована, а благополучно из России выехала в Германию. По представлении этих справок нас, наконец, впустили в Швецию. Всего мы потеряли из-за этого инцидента пять недель.

Так или иначе 25 июля мы прибыли в Стокгольм. Вопрос со шведскими паровозами был распутан в несколько дней. По русским чертежам завод мог приступить к постройке паровозов через месяц. Перепроектирование же шведского типа ввиду требования увеличить площадь решетки, т. е. необходимости перепроектировать весь котел и пересоставить весовую ведомость, требовало полгода. Решили в Швеции строить русские паровозы 0-5-0 серии Э.

Сейчас же стал на очереди вопрос о том, какие паровозы заказывать в Германии. Опять таки решили Э. После 18 заседаний с представителями немецких паровозостроительных заводов юридическая и техническая сторона вопроса была урегулирована, и мы выработали проект договора.

— А как, кто и чем будет платить?

Этот вопрос оставался открытым и по моему мнению им должен был заниматься Внешторг, но 24 августа и это дело было поручено мне. Начались

томительные переговоры с немецкими финансистами: получайте русское золото и предоставьте валюту заводам.

— Сейчас, после Версальского договора, мы сами этого дела сделать не можем. Попробуем с англичанами.

Но ответ из Лондона пришел неутешительный:

— С большевиками работать еще рано.

Тогда мне пришла в голову мысль заказать паровозы и запасные части в Германии через Швецию. Призвал я директора Нидквист и Гольм и говорю ему:

— Я закажу вам, а вы немцам от себя.

— Идет.

— А что вы за это хотите?

— Ничего. Я хочу только за собой сохранить 1000 паровозов.

— Идет.

Столковавшись с Красиным в Лондоне, начал я переговоры со шведскими банками, как платить Нидквист и Гольм. Сговорились с Нордиска Хандельсбанкен. Составили договор с гарантией Шведского Государственного Банка. Все в порядке.

— Англия протестует, но наше правительство не уступит, сообщают шведы.

Беготня по шведским министрам. Ночные заседания в банке.

— Под давлением Англии Шведское правительство взяло свое согласие обратно!

Пришлось все переделывать; но договор, хотя и более скромный с Нордиска удалось сохранить.

В эти безумные дни (10—20 октября 1920) приступили ко мне большие немцы.

— Ведь кроме паровозов вам нужны и запасные части?

— Особенно бандажи и трубы.

— Закажите.

— А финансирование?

— Попробуем без финансирования. Закажите, дайте небольшой задаток, а остальное против товара без всякой гарантии (заводы в Германии в то время стояли).

Решил я тряхнуть своими двумя миллионами крон и выдал заказы на 16 000 бандажей Круппу и на 22 000 бандажей Геншелю, без всякой гарантии, на слово Советского Правительства. На трубы этого не удалось: я принял на себя обязательство к 1-му декабря поставить неотменяемый аккредитив в банке.

С этими всеми договорами 21-X выехал я в Москву. Там они все были одобрены СНК, который кроме того 5-XI утвердил мне наказ, чем было положено юридическое основание Миссии. Она родилась.

II. **Организация Миссии.** С золотом для Нордиски и с новым штатом для Миссии выехал я из Москвы через Ревель.

Разочарование началось в Ревеле: по протесту Красина золото было задержано в Ревеле. Длинные ночные переговоры с Москвой по прямому проводу. Часть вывезти разрешили. После страшной бури достигли Стокгольма. Там „неизвестные злоумышленники" меня отравили. Неделю был между жизнью и смертью. Только начал поправляться, новые невзгоды: Красин требует аннуляции всех договоров.

— Заказы в Германии иллюзорны. Если даже немцы товары поставят, французы их захватят, равно как и золото в Швеции.

Еле живой собираюсь ехать в Лондон. Прошу визу, отказ. Посылаю помощника. В несколько дней он выяснил Красину положение. Ведь я, не имея с Красиным шифра, и половины ему не мог передать в письмах. Остановились на компромиссе: золото из Ревеля в Стокгольм перевезти, и на запасные части, металлы и машины выдать заказы, как в Швеции, так и в Германии, но паровозов через Нидквист и Гольм заказать в Германии только 100.

После этого можно было приступить к организации Миссии. Она сразу была построена на строгом разделении центра и периферии: задача центра выдавать заказы и контролировать периферию. Задача периферии принимать товары по договорам, не касаясь их по существу. Центр был основан в составе отделов:

1. Секретариат,
2. Управление делами,
3. Бухгалтерии,
4. Подвижного состава,
5. Материалов,
6. Оборудования,

затем к ним прибавились отделы

7. Связи и,
8. Водного транспорта.

Эти отделы кроме 4 были сосредоточены в главной конторе Миссии в Стокгольме; отдел же подвижного состава входил в состав Берлинского Отделения.

Периферия представлена в Миссии районами, обнимающими определенную территорию:

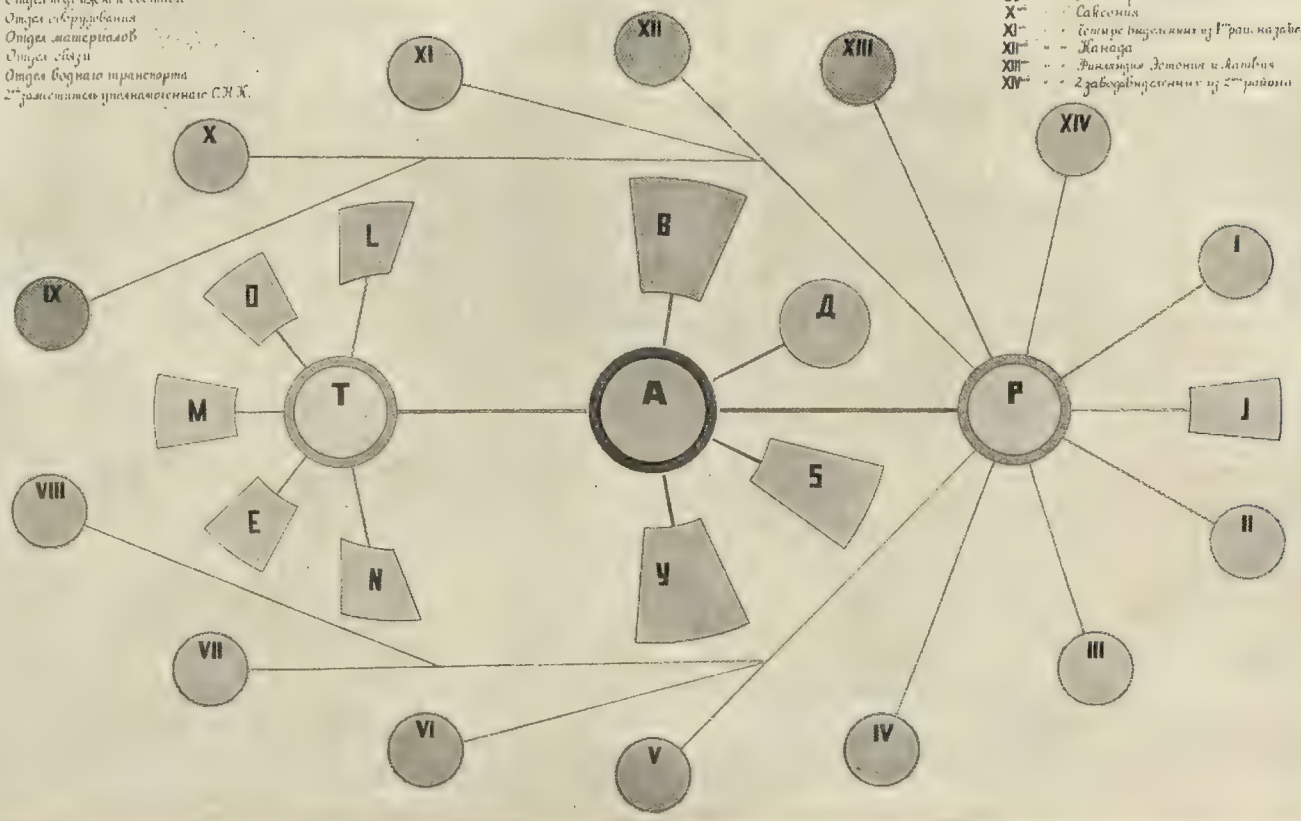
I. Рурский район,
II. Пруссию к западу Эльбы с Ганновером, Касселем и Эрфуртом,

СХЕМА

ОРГАНИЗАЦИИ Р.Ж-Д.М. ЗАГРАНИЦЕЙ

А Уполномоченный С.Н.К.
В Бухгалтерия
Д Инж. для поручений
Б Секретариат
У Управление делами
Т 1-ый заместитель и техн. упол. С.Н.К.
Ј Инспекция
L Отдел подвижного состава
О Отдел оборудования
М Отдел материалов
Е Отдел связи
И Отдел водного транспорта
Р 2-ой заместитель уполномоченного С.Н.К.

I-ый Район Рейнская провинция и Вестфалия
II-ой " " Пруссия по западной вльбе
III-ий " " Пруссия по восточной вльбе
IV-ый " " Силезия
V-ый " " Южная Германия
VI-ой " " Австрия и Чехословакия
VII-ой " " Южная часть Швеции
VIII-ой " " Северная часть Швеции
IX-ый " " Великобритания
X-ый " " Сайсония
XI-ый " " Четыре выделенных из I-ого района
XII-ой " " Канада
XIII-ий " " Финляндия Эстония и Латвия
XIV-ый " " 2 завоевавленных из 2-ого района



III. Северную и Восточную Пруссию,
IV. Силезию,
V. Баварию, Баден, Вюртемберг,
VI. Австрию и Чехословакию,
VII. Швецию к югу от Готского канала и Данию,
VIII. Северную Швецию и Норвегию,
IX. Великобританию,
X. Южную Пруссию и Саксонию,
XI. Рейнскую провинцию,
XII. Канаду,
XIII. Финляндию, Эстонию, Латвию.

Районы ничего не заказывают; они принимают все что заказано нами в их районах. Во главе каждого стоит ответственный представитель Миссии, имеющий в своем распоряжении необходимое число помощников и приемочных агентов. Районами сперва заведывал я сам, но затем пришлось поставить на это дело одного из моих помощников, придав ему еще 3 инспекторов: одного по котлам и двух по сборке паровозов.

Таким образом техническо-коммерческая деятельность Миссии строго отделена от приемочной. Во главе первой стоят отделы и мой первый помощник, во главе второй — районы и второй мой помощник. Связаны они через меня. За собой лично я оставил финансово-кредитную политику и самую выдачу заказов.

Январь-февраль ушли на то, чтобы эта организация окончательно выкристализовалась. За это время, впрочем, мы выдали почти на 20 миллионов золотых рублей разных мелких заказов.

Но основной вопрос — заказ паровозов в Германии, — оставался нерешенным. Конечно, их можно было заказать через Нидквист и Гольм, но Красин при этой комбинации считал наше золото недостаточно застрахованным и искал других путей. Они нашлись. Группа немецких и скандинавских банков разработала комбинацию, при которой наше золото было забронировано от всякого риска, но за это банки требовали такой комиссии, что цена паровоза, при низком тогда курсе русского золота, возрасла на 12%. В конце февраля Красин по пути из Москвы в Лондон вызвал меня в Берлин и заявил, что в Москве решено заказать 600 паровозов. Начали торговаться. Переплату с 12% удалось уменьшить до 10%. Коммерчески было выгодно ждать, но политические обстоятельства требовали иного. 28 февраля договор был подписан, а 14 марта надо было учинить первый платеж.

Это было время Кронштатского восстания. Судя по газетам, Тосно захвачена восставшими, Тверь тоже, Москва колеблется.

— Заплатят ли большевики? Этот вопрос интересовал весь деловой Берлин. На определенные часы был откуплен телеграфный провод с Ревелем.

— Поезд с золотом вышел из Москвы.

— Прошел Тверь.

— Вышел из Бологого.

— Передан в Тосно на Северо-Западную.

— Прибыл в Нарву. Никакого восстания в России нет. Большевики заплатили на 3 дня раньше срока!

Лучшую агитацию трудно было придумать. Это было 11 марта, а 16-го был подписан Русско-Английский договор.

III. **Период колебаний.** 13 марта был подписан новый договор с Нидквист и Гольм, значительно сокративший сроки поставки наших паровозов. Почти одновременно Москва приказала мне заказать рельсы. У Миссии в производстве оказалось заказов на 232 миллиона золотых рублей. По своему бюджету она оказалась первым закупочным учреждением Республики за границей.

Но одновременно начались колебания курса по отношению к ее организации. Торговые делегации в Стокгольме и Берлине хотели подчинить ее себе. Началась обычная междуведомственная склока ... Телеграммы, запросы комиссии. В итоге Миссия, как междуведомственная и международная организация, сохранилась, но все эти колебания, слухи, сплетни несомненно развращающим образом подействовали на сотрудников и мешали работе. Значительное расстройство в работе вызвало также перенесение Главной конторы в Берлин. Я продолжаю думать, что это была ошибка, ибо Миссия родилась как результат договора с Нордиской и может плодотворно работать только при наличии тесных связей с столь серьезным кредитным учреждением. Кроме того, Швеция страна нейтральная: туда все охотно идут... а в Берлин заманить англичан, например, довольно трудно. Если Миссия уцелеет, а она необходима для возрождения транспорта, место ее главной конторы в будущем Лондон или Нью-Йорк — в центре банков.

— Но нужна ли действительно Миссия, как таковая? Не правильно ли, как это многие полагают, разделить ее между торговыми представительствами в разных странах?

— Ни в коем случае. Это было бы колоссальной ошибкой! Во первых, с чисто организационной стороны, только существующая организация железнодорожных закупок даёт возможность производить их быстро и дешево. Первое обуславливается ее междуведомственностью, т. е. самостоятельностью, второе ее международностью; мы не связаны определенным районом, мы покупаем там, где дешевле: то в Швеции, то в Германии, то в Англии, то в Австрии, то в Канаде... Во вторых, Железнодорожная Миссия есть одно из старых советских учреждений и притом заслужившее известную репутацию. Она пользуется кредитом в банках и уважением в деловых кругах. В ней пока что не было Игнатьевых. Доброкачественность ее поставок удостоверена Совнаркомом... Наконец, как бы идеально ни были организованы представительства Внешторга, невозможно по существу создать такой аппарат, который одинаково умело покупал бы пуговицы и паровозы, мыло и рельсы. Слишком различен масштаб, слишком различны условия торговли, слишком важным фактором в таких вопросах, как покупка паровозов, являются чисто технические проблемы. Иногда они определенно превалируют над мелко коммерческими требованиями.

IV. **Современный период.** О нем еще не время говорить. Заказываем цистерны в Канаде, Англии и Германии, котлы и инструменты в Англии, огнеупорный кирпич в Чехо-Словакии и Англии. Вообще работаем поскольку хватает сил на пользу Советской Республики.

Первый русский паровоз № 4001 — Эш, построенный в Швеции.
Перед паровозом — уполномоченный СНК. проф. Ю. В. Ломоносов.

Обзор деятельности Железнодорожной Миссии заграницей.

Транспортное дело всегда составляло одну из насущнейших забот Советской власти. И неудивительно. Система путей сообщения ближе всего может быть сравнена с нервной системой живого организма; малейшее ее нарушение отражается самым тяжким, иногда, — для поверхностного взгляда, — неожиданным образом на функциях всего организма. Если принять, с одной стороны, во внимание всю значительность такого сравнения, с другой — те неимоверно неблагоприятные условия, в которых Советской власти пришлось бороться с разрухой железнодорожного транспорта, — то станет понятным вся грандиозность задачи и необходимость гигантских, сверхчеловеческих усилий для ее разрешения.

Война, революция, гражданская война, со всеми ее эксцессами, особенно пагубно отразившаяся на состоянии транспорта (недаром она получила название „колесной"), непрекращающиеся до сих пор действия повстанческих банд, оперирующих, большей частью, в районе железных дорог, — все это, вместе взятое, не могло способствовать благоустройству русского транспорта.

Железная цепь блокады, которой до последнего времени была окружена Советская Россия, обрекала ее на необходимость справляться с железнодорожной разрухой собственными средствами, значительно оскудевшими по указанным выше причинам.

Разумеется, здесь возможны были только паллиативы, позволявшие кое-как поддерживать желез-

нодорожное движение, но не дававшие возможности существенно улучшить и урегулировать положение этого кардинального и больного вопроса.

Последние месяцы проходят под знаком особо напряженной деятельности всех органов Советского хозяйства по упорядочению дела транспорта в Р.С.Ф.С.Р.

В этом отношении об'единилась работа всех Советских учреждений как в России, так и за границей для наилучшей реорганизации транспортного дела в России.

Положение транспорта по общему признанию наиболее компетентных органов требовало самых решительных мер.

Так, по указанию Советской печати, во второй половине июня вся Российская сеть железной дороги имела топлива: дров на 38 дней, угля на 9 дней и нефти на 30 дней. Были времена, когда запасы топлива на сети исчислялись едва ли не четырехчасовой нормой работы.

Положение дорог с ремонтом вагонов не улучшается, наличие больных вагонов продолжает неуклонно возрастать.

Положение дорог Юга с топливом попрежнему остается тяжелым, а на дорогах Сибири—буквально критическим.

Положение в отношении движения можно считать удовлетворительным.

Общая работа сети по предварительным данным за отчетный весенний период выразилась в среднем в день:

	исполнено	следовало исполнить по плану
погружено вагонов	7 372	13 147
принято груж. ваг. от других дорог	5 843	8 465
вся работа сети	13 215	22 272

Наличие паровозов на сети дорог всего 18 451, в товарных поездах 2 809, на маневрах 1 373, охлажденных 1 870, больных 11 159; выпускались под поезда в среднем в сутки 927.

Ремонт паровозов за май и июнь понизился. В мае выполнено лишь 89% пониженного уже задания, в июне—процент выполнения опустился до 76.

Ухудшение работы железнодорожных мастерских газеты об'ясняют недостатком продовольствия и необходимых запасных частей и материалов.

Особенно интересны данные о состоянии путей сообщения в России, которые усматриваются из протоколов с'езда транспортных рабочих.

Общее протяжение пути, находившегося в сфере разрушения во все время войны, достигает 46 тыс. верст; на всем этом протяжении было разрушено 1360 верст рельсовых путей, 3011 искусственных сооружений, общей длиной свыше 16 тыс. пог. саж.; колоссальное количество гражданских сооружений было разрушено, или приведено в негодность. Из этого количества восстановлено: 1481 искусственное сооружение — капитально, 1500 — временно, и только 15 сооружений не восстановлено, но они находятся на второстепенных путях.

Особенно тяжелым является положение со шпалами. В 1921 г. требуется сменить 13 500 000 шпал на

87 милл., имеющихся на путях, т. е., около 15%. И все же в текущем году имеется возможность сменить лишь около 5 500 000 шпал. Старые шпалы будут сменены новыми на особенно важных линиях, на остальных придется сократить скорость движения.

Телефонные и телеграфные аппараты пришли в негодность, что не могло не отразиться на движении поездов. К концу 1920 г. на сети железных дорог имелось 38 000 телефонных аппаратов; из них 32 000 требовали капитального ремонта. Из 10 250 телеграфных аппаратов требуют капитального ремонта 8500.

Но всетаки самым больным, самым опасным является вопрос о паровозах. Их не только мало. За время войны и революции они в конец износились. Их надо усиленно чинить. Их надо заменять новыми. Термин „здоровый" паровоз теперь имеет не то значение, что 10 лет тому назад. Это не паровоз, на котором можно ездить, это паровоз, на котором с грехом пополам можно на этот раз доехать.

При таких условиях заказ паровозов заграницей являлся совершенно неизбежным.

Правда, и в пределах самой России пытались строить паровозы. Мобилизованы были все ударные группы, но все же общие условия не давали благоприятной почвы, при которой изготовление паровозов в России могло быть поставлено на широкую ногу.

Так, по оффициальной статистике в 1913 году на заводах России изготовлено 609 паровозов; в 1917 году их изготовлено — 410 шт.; в 1920 г. — 89 шт. Изготовление вагонов понизилось еще в большей степени: в 1913 году изготовлено свыше 20 тысяч

вагонов, в 1914 году — около 32 тысяч вагонов, 1917 г. — 13 тысяч, в 1920 г. — 1910.

За первое полугодие 1921 года паровозов выпущено 33, новых вагонов — 620, против 6 паровозов и 202 вагонов второго полугодия 1920 г. Необычайные продовольственные и топливные затруднения не позволили развить в должной мере работу транспортных заводов, да и кроме того они должны помогать дорогам в деле ремонта подвижного состава.

Итак заказ паровозов за границей явился совершенно необходимым. Это было сознано еще в 1919г. Не менее необходимым представлялось заказать за границей запасные части для ремонта.

Блокада не позволила организовать это дело. Но как только она пала, Советская власть приступила к его организации. Одним из первых заказов Красина был заказ 1000 паровозов в Швеции. Но скоро выяснилось, что железнодорожные заказы настолько ответственны, настолько огромны, настолько специальны, что они не вмещаются в Советские закупочные организации за границей, что они не могут их переварить. Поэтому для железнодорожных заказов был создан особый орган — Железнодорожная Миссия с профессором Ю. В. Ломоносовым во главе.

Государст... ...ая
истори... ...я
Библиот... ...р

Организация Миссии.

Приводимые ниже документы показывают, как родилась Железнодорожная Миссия и в какие формы она вылилась.

Российская
Федеративная
Социалистическая
Советская Республика.

СОВЕТ
Народных Комиссаров

Москва, Кремль
17 июня — 1920 г.
№ а 9346.

МАНДАТ.

Пред'явител сего, член коллегии Народного Комиссарната Путей Сообщения, Председатель Технического Комитета Профессор тов. Ю. В. Ломоносов временно командируется в Швецию для урегулирования всех вопросов, связанных с заказами на паровозы, причем в отношении всех железнодорожных заказов за границей, включая и заказы на ремонт паровозов, тов. Ю. В. Ломоносову предоставляется право народного комиссара, т. е. право окончательного разрешения вопросов на месте.

Всем Советским Представителям за границей вменяется в обязанность оказывать тов. Ломоносову всемерное содействие.

Председатель Совета Народных комиссаров
(подп.) В. Ульянов (Ленин).
Народный Комиссар по Иностранным Делам
(подп.) Георгий Чичерин.
Врид. Народного Комиссара Путей Сообщения
(подп.) Л. Троцкий.
Уполномоченный Совета Народных Комиссаров
(подп.) М. Литвинов.

Утверждено 5-го ноября 1920 г. № 18312

(подписал)

ПРЕДСНК. В. УЛЬЯНОВ (Ленин)

НАКАЗ.

Товарищу Ю. В. Ломоносову на время его заграничной командировки (дополнение к мандату от 7-го июня 1920 г. за № а 9346).

§ 1. Вы должны именоваться Уполномоченным Совета Народных Комиссаров по железнодорожным заказам за-границей.

§ 2. Вы подчинены непосредственно Совету Народных Комиссаров и находитесь одновременно в ведении комиссариатов Путей Сообщения и Внешней Торговли. В частности Вам надлежит поддерживать самую тесную связь с Народным Комиссаром Путей Сообщения и Внешней Торговли Л. Б. КРАСИНЫМ, пока он находится за границей.

§ 3. Все официальные сношения с Москвой Вы обязаны совершать по адресу: НКИД для НКВТ или НКПС по принадлежности, копия таким то заинтересованным лицам. Сношения эти в тех странах, где имеются полномочные представители Р. С. Ф. С. Р., должны производиться через таких представителей.

§ 4. Вы обязаны также осведомлять полномочных представителей Р. С. Ф. С. Р. о важнейших сделках, кои Вы предполагаете заключить в странах, где они аккредитированы, и принимать их указания в области политики к сведению и исполнению.

§ 5. В случае разногласия с Народными Комиссарами, переименованными в § 2, или с полномочными представителями Р. С. Ф. С. Р., Вам предоставляется право переносить спорный вопрос на разрешение Совета Народных Комиссаров до заключения спорных сделок и подписания соответственных актов.

§ 6. Сотрудники всех ведомств, командированные за границу по делам железнодорожных заказов находятся в полном у Вас подчинении, и Вы несете за их действия ответственность как с технической, так и с политической стороны. Это однако не лишает права полномочных представителей Р. С. Ф. С. Р. пред'являть Вам мотивированные требования об удалении от должностей в странах, где они аккредитированы, любых из Ваших сотрудников. Такие требования Вы должны принимать к исполнению или обжаловать в порядке, указанном в § 2.

§ 7. Находясь за границей Вы должны:*)

а) изучать заграничные рынки в смысле производства на них железнодорожных материалов,

б) выяснять в разных странах условия помещения заказов на эти материалы,

в) составлять и утверждать договоры на эти заказы,

г) организовать и руководить приемкой и испытанием заказанных материалов.

§ 8. Заказы на железнодорожные материалы Вы можете по Вашему усмотрению, сообразно с местными условиями, или выдавать непосредственно или через посредство местных представителей НКВТ.

В первом случае Вы обязаны в течение десяти дней по подписании договора препроводить копии

*) §§ 7—10 наказа были утверждены позже.

его местному представителю НКВТ и переслать в НКВТ и НКПС.

§ 9. Заказы, выданные Вами непосредственно, Вы обязаны сами и оплачивать из тех кредитов, кои будут Вам, в той или иной валюте, открываться НКВТ. При этом, о всех совершенных Вами уплатах, Вы должны ежемесячно сообщать местным представителям НКВТ.

§ 10. Что касается отправки заказанных Вами предметов в Россию, то таковую желательно производить через местных представителей НКВТ; однако, в тех случаях, когда Вы это признаете выгодным, Вам предоставляется право организовать ее собственными средствами. В этом случае о всех отправках Вы обязаны сообщать сами НКВТ и держать в курсе местного представителя НКВТ.

за Народный Комиссар по Иностранным Делам
(подп.) *Карахан.*

за Народный Комиссар Внешней Торговли
(подп.) *Лежава.*

Народный Комиссар Путей сообщения
(подп.) *Троцкий.*

Выписки из приказа по Железнодорожной Миссии

№ 1. Стокгольм, 24-го ноября 1920 г.

1.

„Об'является по Миссии выданный мне Совнаркомом мандат от 17-го июня 1920 г. за № а 9346 и, как дополнение к нему, наказ, утвержденный Совнаркомом в заседании 5-го сего ноября.

2.

Совокупность сотрудников разных ведомств, откомандированных в мое распоряжение, а равно и сотрудников, принятых мной на службу за границей, составляет Русскую Железнодорожную Миссию за границей. Согласно наказу, Миссия есть учреждение вневедомственное, а сношения с подлежащими ведомствами я принимаю исключительно на себя и моих заместителей. Посему, всякого рода официальные сношения сотрудников Миссии с центральными учреждениями Республики безусловно возбраняются.

3.

Миссия состоит из главной Конторы в Стокгольме, с отделением в Берлине, и местных представительств на заводах, в портах и т. п. Главная контора состоит из отделов: Секретариата, Управления Делами, Счетного, Паровозного, Материалов, Оборудования и Связи (электро-техники слабых токов). Во главе каждого отдела находится начальник отдела. Местные представительства возглавляются или ответственными представителями для определенного района, или

Группа сотрудников Русской Железнодорожной Миссии за границей.

Стоят: И. С. Ерофеев, В. Ю. Массов, Ф. Х. Мейнекс, Н. Ф. Лавров, Э. В. Шветер, М. Я. Михайлов, И. И. Васильев, Е. А. Штапельберг.

Сидят: В. И. Френ, Г. Э. Клодницкий, Ю. В. Ломоносов, А. А. Постников, Л. В. Филиппов.

специальными агентами. Начальники отделов и ответственные представители подчинены мне непосредственно, прочие сотрудники — надлежащим начальникам отделов и ответственным представителям. Подчиненность специальных агентов будет устанавливаться для каждого агента в отдельности."

Миссией издана „Памятная книжка", в которой сведены все правила в ней действующие.

Интересны правила делопроизводства; они основаны на том, что раз в неделю производится сверка (и она действительно производится) записей во входящем и исходящем с натурой, т. е. с тем, в каком положении в действительности находится исполнение той или иной бумаги.

Счетоводство ведется по двойной итальянской системе.

Техническая отчетность по карточной системе. Каждый договор так сказать сжимается в карточку. Такие карточки стоят на столе профессора Ломоносова и на столах его сотрудников. На них отмечается как принятия товаров, так и платежи по ним. В Железнодорожной Миссии по любому заказу вам скажут в каждый момент сколько принято, сколько отправлено в Россию, сколько заплачено, сколько надо еще платить — карточки это зеркало, в которое мы должны смотреться каждый день, говорит профессор Ю. Ломоносов.

...И горе тому из его сотрудников, кто не смотрится в это зеркало....

Основные принципы работы Железнодорожной Миссии.

Переходя к основным принципам, которыми руководствуется Железнодорожная Миссия, необходимо отметить, как один из самых существенных, отказ Миссии от пользования услугами так называемых „посредников".

Для того, чтобы понять всю существенность этого принципа, как в экономическом и чисто деловом, так и этическом отношениях, необходимо дать себе ясный отчет в том, какую роль играют в настоящее время „посредники", например, в экономической жизни Германии.

В виду того, что большинство германских заводов нуждается в русском рынке самым острым образом, нет никакой надобности искать обходных путей для передачи заказов первоклассным фирмам. Это прекрасно понимают и сами „посредники", а потому они прибегают к целой системе искусственных приемов, имеющих целью оправдать их существование. Они являются к представителям крупнейших фирм и облыжно уверяют их, что русские заказы можно получить только путем личной протекции, знакомства и всякого рода других более или менее неблаговидных махинаций. При этом они выдают себя часто за людей, близко стоящих к русским „сферам", знающих „некую закулисную сторону" их деятельности, рекомендуются знатоками русских условий и требований, русской коммерческой психологии и т. п. Встречая противодействие, они запугивают доверчивых людей

конкуренцией и всякого рода неблагоприятными последствиями, какие, якобы, получатся, в случае заключения сделки без их участия. Разумеется, они стремятся выговорить себе высокое комиссионное вознаграждение и стараются окружить дело заказов сетью мелких интриг, дрязг, сплетен и прямого шантажа.

Помимо всей невыгодности пользования их услугами с точки зрения коммерческой, они всячески тормозят дело, создавая ряд ненужных затруднений, как для Миссии, так и для конкурирующих фирм.

Категорический отказ от этого рода „посредничества" есть радикальный путь борбы с указанным злом.

В Железнодорожной Миссии переговоры ведутся исключительно с управлениями заводов и фирм непосредственно, или же со специальными уполномоченными.

Другим основным принципом организации работы Железнодорожной Миссии является полное отделение договорной технической коммерческой части от части приемочной инспекторской.

Договорно-коммерческая часть сосредоточена в главной конторе Железнодорожной Миссии в Берлине и отчасти в Стокгольмском отделении; приемочная же часть в руках ответственных представителей Железнодорожной Миссии на местах.

В последнем отношении вся Европа и даже Америка разбиты на районы. Германия представляет собою целый ряд отдельных районов, в Швеции два района,

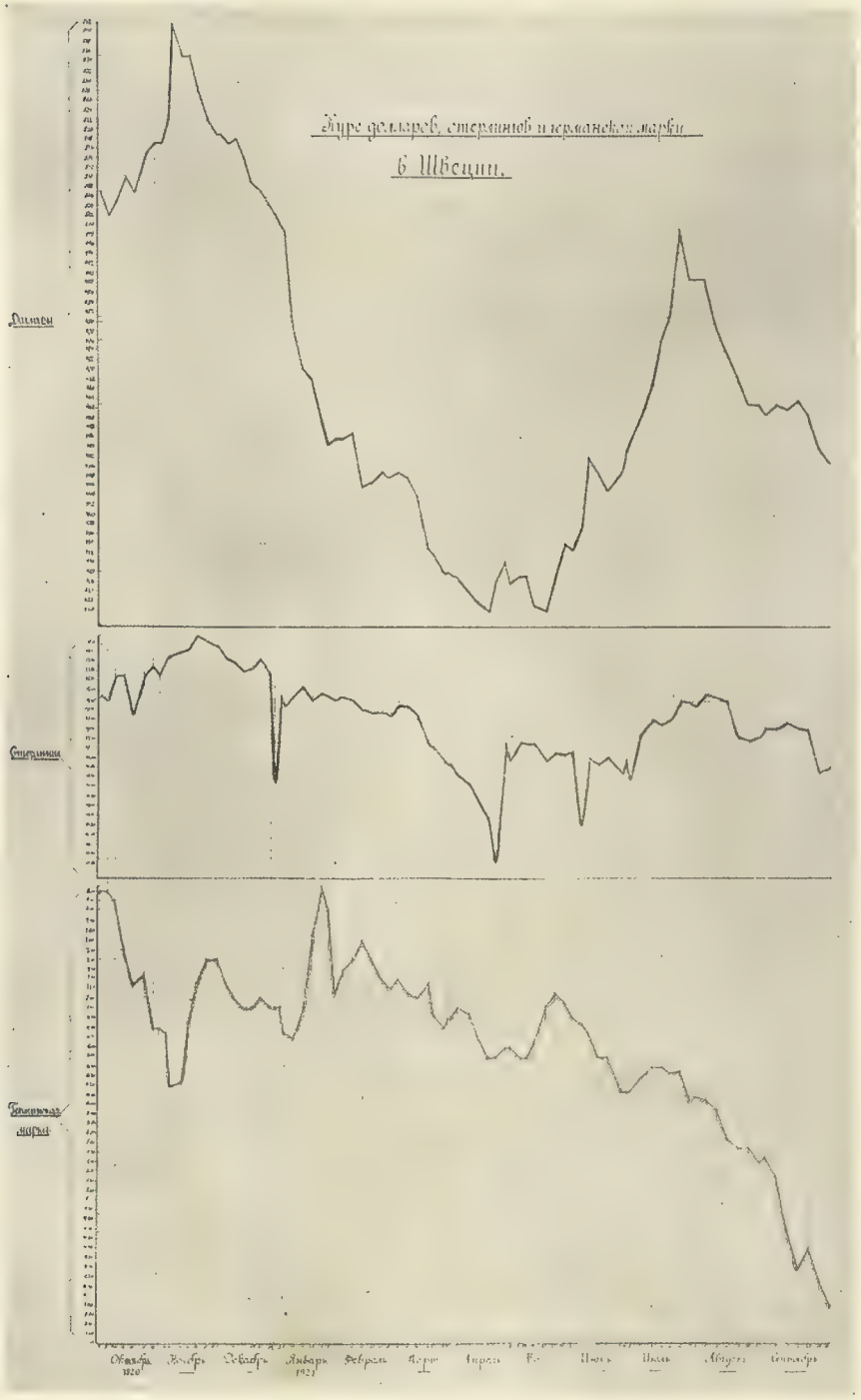
в Англии район, в Канаде район. За последнее время образовался Ревельский район, куда входят Эстония, Латвия и Финляндия, и где уже начались работы по ремонту доставляемых из Р. С. Ф. С. Р. больных паровозов.

В Германии самые приемки осуществляются на основании состоявшегося соглашения приемочной фирмой Бриске и Проль, которая обязана иметь достаточное количество приемщиков и производить все приемки и испытания под наблюдением и за ответственностью представителей Миссии, без подписи и печати которых приемочные акты не имеют никакой силы. Кроме того, на паровозных заводах приемочная фирма имеет надзор за всей работой.

Непременным условием Железнодорожной Миссии является предоставляемая ей возможность осматривать все производства работающих на нее заводов. Делается это для получения достотачной характеристики завода, изучения методов, по которым он работает и выяснения масштаба той дальнейшей работы, которая может быть предоставлена тому или другому заводу. Наблюдение это, как указано выше, осуществляется ответственными представителями Миссии и их помощниками по месту производства.

Лучшей характеристикой роли ответственного агента Железнодорожной Миссии являются слова самого профессора Ю. В. Ломоносова, сказанные им в ответ на запрос его ближайших сотрудников:

— Когда мы спросили профессора, каковы наши задачи, он ответил: „По работе заданий никаких, но за работу — ответственность полная".


Курс долларов, стерлингов и германских марок
в Швеции.
Доллары
Стерлинги
Германская марка
Октябрь 1920
Ноябрь
Декабрь
Январь 1921
Февраль
Март
Апрель
Май
Июнь
Июль
Август
Сентябрь

Третий принцип работы Железнодорожной Миссии это — фактический контроль производства.

Заказываемые Железнодорожной Миссией паровозы принимаются в готовом виде после пробной езды на широкой колее (близ Гамбурга, а затем в России на Николаевской ж. д.). Этой приемке обязательно предшествует испытание и приемка всех ответственных частей паровоза и котла, изготовляемых под непосредственным контролем как ответственных районных инженеров, так и представителей специально законтрактованной Железнодорожной Миссией приемочной фирмы.

Отдельные материалы, заказываемые Железнодорожной Миссией, до приемки их подлежат химическим и техническим испытаниям, производимым тем же контрольным аппаратом, причем в качестве технического руководства считаются с нормальными условиями как русских, так и прусских железных дорог.

Четвертый принцип — система вызова конкуренции. Сперва на ощупь вызывают 2—3 фирмы; выслушиваются все интересующие Железнодорожную Миссию сведения. Происходит ознакомление с особенностями соответствующего рынка (будь то Германия, Швеция, Англия и т. д.), и затем на основании запросов, полученных из России и приспособляясь к условиям фактической осуществимости намеченных заданий, Железнодорожная Миссия рассылает официальные однообразные запросы наиболее солидным и крупным фирмам в разных странах.

Подобная система является наиболее целесообразной еще и потому, что из России получаются в

огромном большинстве случаев недетализированные запросы, не всегда к тому же соответствующие условиям западно-европейского производства.

Поэтому техническим отделам Миссии приходится Московские Ведомости переводить так сказать на европейский язык.

Разумеется, при теперешних условиях перегружения германских заводов заказами — приходится считаться со сроками поставки, каковые сроки бывают весьма различны для каждого завода.

Дабы гарантировать своевременность доставок, материальный отдел в последнее время стремится сдавать заказы, обусловливая их крупными неустойками.

Испытание железнодорожных материалов.

Все железнодорожные изделия, изготовляемые за границей по заказам Российского Правительства, подлежат освидетельствованию по указанным в соответствущем договоре техническим условиям согласно установленных для сего правил.

Освидетельствование, испытание и приемка материалов и изделий в Германии производится агентами заграничной фирмы по выбору Российской Железнодорожной Миссии и под ее контролем.

При освидетельствовании, испытании и приемке материалов и изделий эти агенты руководствуются полученными от Российской Железнодорожной Миссии копиями договоров, утвержденными техническими условиями, чертежами и другими документами, относящимися к заказу.

Все протоколы технических освидетельствований и испытаний подписываются представителями соответствующего завода и приемщиками.

На основании результатов освидетельствований и испытаний, произведенных указанными выше агентами и занесенных в протоколы, составляется акт о приемке материалов или изделий за подписями тех же лиц. Этот акт должен быть утвержден ответственным представителем Российской Железнодорожной Миссии соответствующего района, в случае его согласия, после чего соответствующий материал или изделие считаются окончательно принятими или забракованными.

Материалы и изделия, признанные годными или забракованные клеймятся клеймами установленного образца.

В актах, выдаваемых заводу на освидетельствованные, испытанные и принятые материалы и изделия, должно быть указано, что данные изделия, изготовленные по такому-то заказу, удовлетворяют требованиям договора и техническим условиям с указанием платежного веса.

Если завод изготовляет изделия не из своего материала, а из материалов, изготовленных на других заводах и испытанных другими приемочными агентами, то в окончательном акте, указываются те акты, по коим материал признан технически годным, без прикладывания копий таковых, а в актах, послуживших для составления окончательного акта, делается отметка чернилами, что „материалы и изделия, поступившие по сему акту в количестве (таком-то) употреблены на изготовление (таких-то) изделий". Отметки эти делаются до тех пор, пока сумма всех частичных расходов по данному акту не будет равна количеству (поштучно или по весу) поступивших по этому же акту изделий с других заводов.

Если материалы и изделия, поступившие на один завод с другого завода, окажутся негодными в дело, и если на таковые имеется соответственный акт технической годности, то об этом при участии представителей завода заказчика и по возможности завода изготовляемого, составляется акт с указанием, где, кем, по какому акту материалы испытаны и по какой причине забракованы. Копия этого акта немедленно представляется на распоряжение Уполномоченного СНК.

В сомнительных случаях, когда приемочные агенты и Районный Ответственный Представитель не могут решить вопроса о технической годности, а потому и приемке данного изделия своею властью, они должны до составления акта, немедленно сообщать о возникших сомнениях почтою или телеграфно Уполномоченному СНК.

Отправка с заводов материалов и изделий может производиться лишь по получении заводом утвержденного Ответственным Представителем района акта на принятую партию.

В случае отправления заводом не испытанных изделий и металлов, последние возвращаются обратно на завод за счет завода-поставщика. В таких случаях отправки металлов и изделий Ответственные Представители немедленно по выяснении доносят Уполномоченному СНК.

Железнодорожная Миссия принимает паровозы и материалы, согласно договору, по условиям Прусских железных дорог. Прусские технические условия являются своего рода основным законом для деятельности Железнодорожной Миссии.

Все же очень часто, в особенности при приемке материалов, Железнодорожная Миссия относится строже, чем этого даже требуют условия прусских железных дорог.

Так вместо испытания известного процента материала, Железнодорожная Миссия сплошь и рядом испытывает все. Например, каждый котельный лист обязательно подвергается отдельному испытанию.

Железнодорожная Миссия сохраняет за собой право производить испытания даже и для неответственных

частей, и материалы принимаются только в том случае, если результаты контрольных испытаний совпадают с свидетельством, данным заводом на означенный материал.

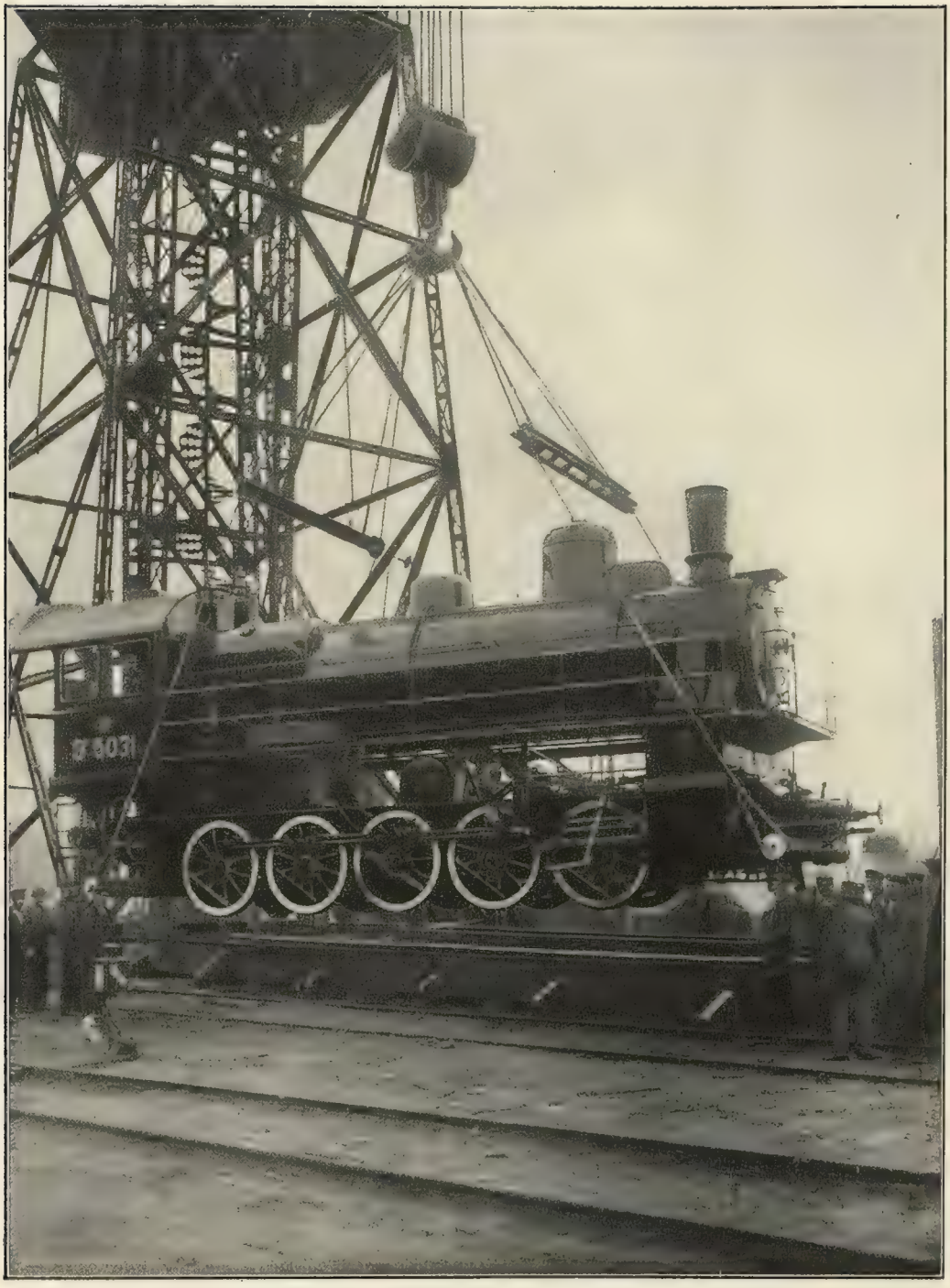
Все принимаемые материалы и изделия, равно как и отбираемые от них для испытания их образцы, клеймятся установленными клеймами или пломбируются установленными пломбами.

Клейма и пломбы эти заготовляются исключительно распоряжением Миссии и выдаются приемочным агентам через ответственных представителей под расписку.

Клеймение и пломбирование производится ими в присутствии приемочного агента. Воспрещается передавать их кому-нибудь для хранения или клеймения в отсутствие приемочных агентов за исключением лиц, специально назначенных в помощь приемочным агентам. Таким лицам клейма могут даваться за личной ответственностью приемочных агентов.

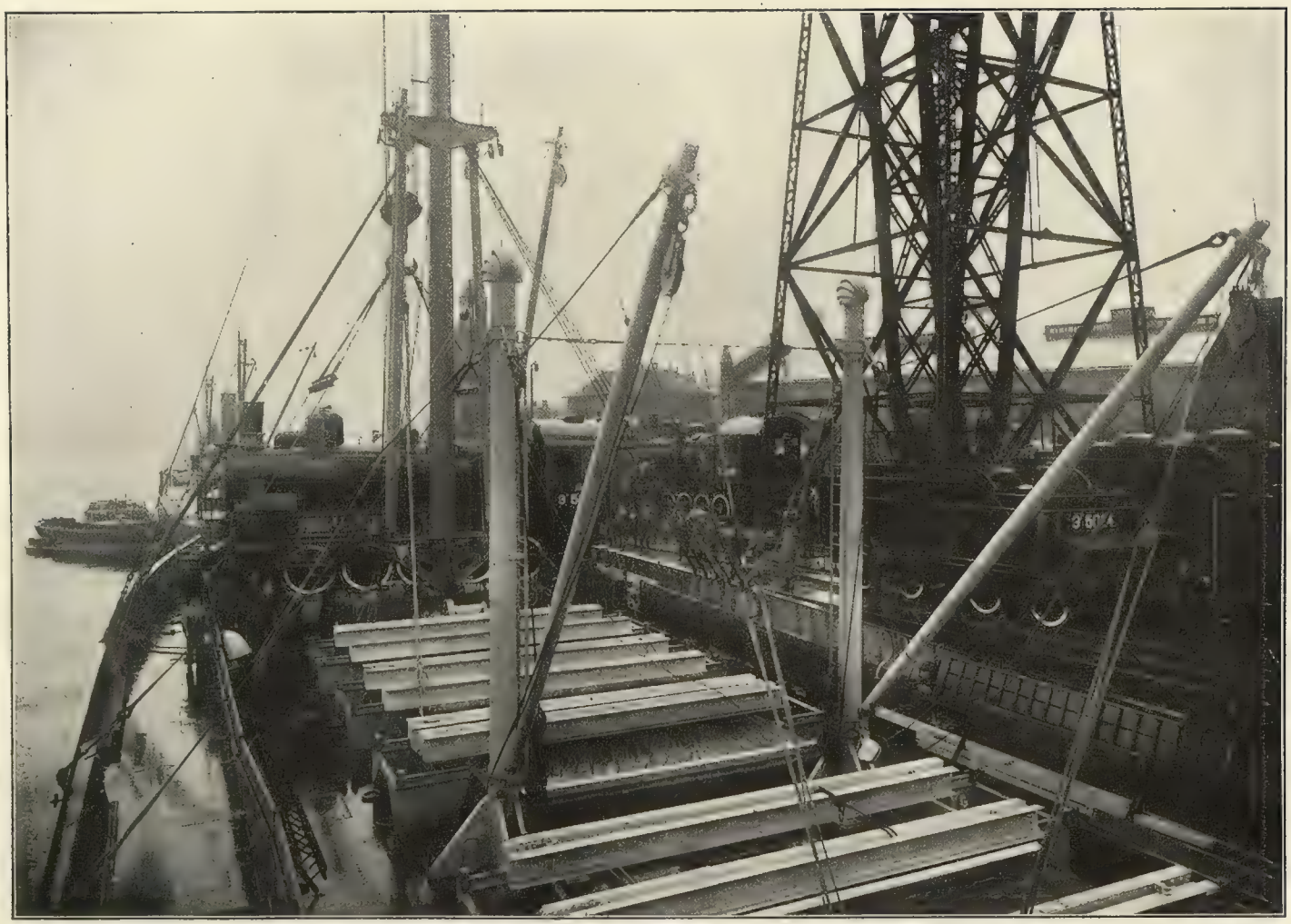
Притупившиеся или сломавшиеся клейма в присутствии ответственных представителей Миссии приводятся в окончательную негодность стачиванием на наждачном круге до полного притупления, но все-таки так, чтобы можно было разобрать какого рисунка было затуплённое клеймо. Приведенные в негодность клейма хранятся у ответственных представителей до конца года, после чего высылаются ими в Миссию, о высылке же новых клейм, по мере надобности, ответственные представители просят Миссию.

Пневматическая клепка паровозного котла
на заводе Нидквист и Гольм в Трольхэттане (Швеция).



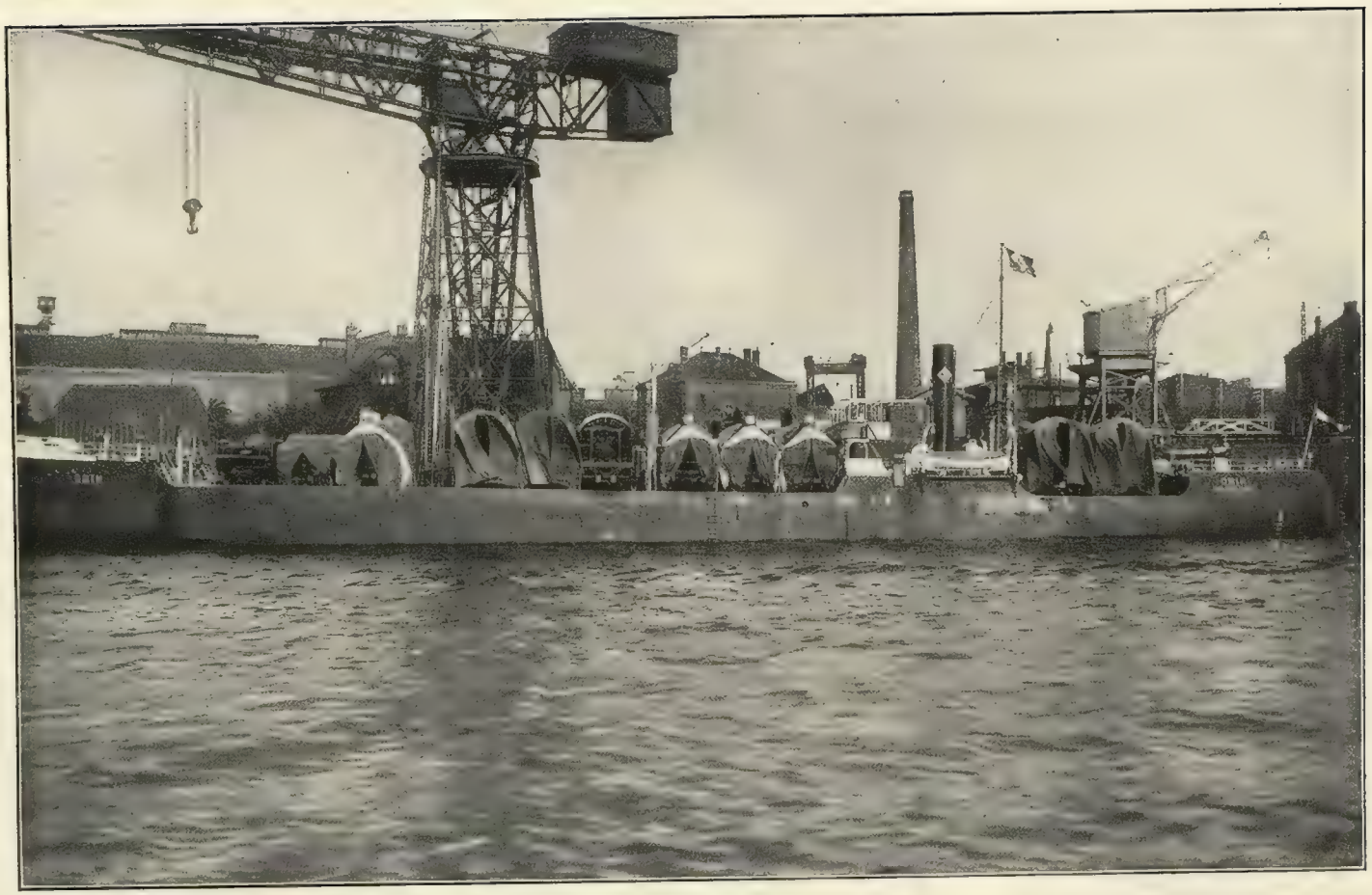
Поднятие паровоза краном на стропах для погрузки.

Опускание паровоза на палубу „Один".



Первый паровоз, погруженный для отправки в Россию.

Прикрепление паровозов к палубе теплохода „Один“.



Теплоход „Один“ с погруженными паровозами в Гамбургском порту.

Первая отправка паровозов в Россию на теплоходе „Один“ 24 сентября 1921 года.

Транспорт шведских паровозов.

Вопросы транспорта.

Немецко-русское транспортное общество „Дерутра“ образовалось в результате соглашения между советским правительством и германским обществом Гамбург-Америка и имеет целью осуществлять все отправки, которые совершаются из немецких портов в Р. С. Ф. С. Р.

Для этой цели указанное общество фрахтует, а в случае надобности и покупает суда, привозящие для Р. С. Ф. С. Р. грузы.

Первые заказанные в Германии паровозы были отправлены Дерутра; груз шел из Гамбурга в Петроград 7 суток; выгрузка производилась в Петроградской портовой гавани; кроме того, отправлено было несколько транспортов с грузом общим числом до 50 000 тонн рельс, всякого рода материалов, сельскохозяйственных орудий и т. д.

Грузы идут с заводов в различные порта Германии, в зависимости от географического положения завода, как то Эмден, Гамбург, Штеттин. Страховка грузов также совершается Дерутра по поручению Внешторга. Страхуются грузы частично, главным образом, высококвалифицированные. Так, все паровозы были застрахованы. Обходится страховка в 0,2% стоимости груза.

Во время замерзания Петроградской гавани грузы предполагается направлять на Ревель, Ригу, Виндаву.

Все паровозы, изготовлявшиеся в Германии, шли пока через Гамбург. В этом месте происходит пе-

рестановка осей прибывающих паровозов и тендеров с прусской колеи на широкую русскую.

В дальнейшем следует ожидать самого удачного развития деятельности этого общества, так как Гамбург-Американская линия, являющаяся совладельцем Дерутра, предоставляет в его распоряжение весь запас своего собственного богатого тоннажа.

Структура общества такова: 2 заведующих, 2 доверенных и обычный для транспортного общества канцелярский состав 15—20 человек. В ревизионную комиссию входят 2 члена от Гамбург-Американской линии и 2 члена от Внешторга.

Заказы Железнодорожной Миссии.

1. Паровозы.

Заказано паровозов 0-5-0 русской серии Э.

а) в Швеции заводу Нидквист и Гольм 1000 штук

б) в Германии . . . . . 700 паровозов

а именно:

Круппу	68	паровозов
Геншелю	137	„
Ганномагу	68	„
Вольфу	14	„
Шварцкопфу	57	„
Вулкану	24	„
Оренштейн и Коппелю	27	„
Линке-Гофман-Верке	48	„
Карлсруэ	18	„
Краусу	14	„
Маффею	18	„
Эсслинген	11	„
В. К. Электричества	17	„
Борзингу	57	„
Гартману	22	„
Юнгу	21	„
Рейнметалл	34	„
Гогенцоллерн	24	„
Гумбольдт	21	„
	700	паровозов

2. Цистерны.

(4 осные, емкостью в 38 т.) заказаны:

а) Фирме Лид Фордж в Англии, совместно с германской фирмой Линке-Гофман-Верке, при условии доставки и сдачи их в Новороссийске . . . . . 1000 штук

б) Канадским заводам:

Канадиен Кар енд Фоундри Ко. . 500 штук

3. Прочие заказы.*)

Рельсы и скрепления	77510	тонн
бандажи разные	50927	штук
рессоры, рессорная сталь	2035	тонн
дымогарные трубы	503900	штук
цилиндры паровозные сер. О Е . . .	100	штук
перегревательные элементы системы Шмидта	250	компл.
сталь инструментальная	461	тони
цветные металлы	1231	тонн
медные трубки	497,5	тонн
бабит для заливки подшипников . . .	170	тонн
бронированные резиновые водяные рукава	7000	штук
тоже нефтяные	2500	штук
цилиндрическое масло для перегретого пара	100	тонн

*) Список является не исчерпывающим, а примерным.

ремни приводные	8110	метров
кровельное железо	500	тонн

Паровозная арматура:

инжекторы	2000	штук
манометры	2500	штук
контрольные машины	500	штук
смазочных прессов системы Фридмана	1200	штук
обратные клапаны к смазочным приборам	6400	штук

Новые паровозы.

Как уже было отмечено, паровозы заказаны русского типа 0-5-0 Э (Эхо), зарекомендовавшие себя с хорошей стороны на Владимирской, Северо-Донской, Юго-Восточной и Московско-Курской ж. д.

В договорах на эти паровозы есть две особенности: во первых, паровозы вопреки всем традициям сдаются окончательно не за границей а в России после испытания их там; во вторых, все паровозы, изготовляемые на 20 заводах, должны быть взаимозаменяемы, т. е. часть с одного должна придтись на любой другой.

Окончательная сборка и приемка в России организована окончательно в августе „Петроградской паровозной комиссией", состоявшей под председательством профессора Ломоносова из представителей Русских железных дорог с одной стороны и представителей шведских и немецких заводов с другой.

Паровозы прибывают на пароходах со снятыми ведущими шатунами и эксцентриковыми тягами. После выгрузки их из пароходов мощными под'емными кранами, паровозы сцепляются с тендарами, смазываются и в холодном состоянии передаются в депо; там германскими слесарями при помощи русских рабочих на паровозы монтируются ведущие шатуны и эксцентриковые тяги, паровозы растапливаются и им производится обкатка. Приемка паровоза совершается лишь после пробной поездки, на расстоянии около 25 километров; пробная поездка нужна для того, чтобы установить, работают-ли все части паровоза вполне правильно, без ударов, без нагревания и пропусков,

пара и воды у котла и машины; обнаружившиеся при поездке недостатки должны быть устранены. Кроме коротких пробных поездок около 2% всех новых паровозов будет испытано поездками на участке длиной до 150 километров с поездами предельного веса; так как паровозы изготовляются на 19 немецких заводах и в Швеции, то для этих длинных поездок будет взято по одному паровозу от каждого завода; это даст возможность судить о том, насколько могут отличаться паровозы абсолютно одного и того же типа, но построенные разными заводами.

Интересны мнения заграничных представителей промышленности о состоянии техники на русских железных дорогах.

— Не скрою, — сказал директор „Вулкана", — мы опасались на основании газетных сведений, что сейчас в России нельзя организовать пробных поездок, но после того, что мы видели, — всякие сомнения отпадают. Таких кранов, как в Петроградском порте — мало в Германии; на Николаевской железной дороге мы нашли радушие и полнейший порядок, а средств депо более, чем нужно.

— Мы сдавали паровозы в Турции, в Румынии, в Голландии, но нам нигде не предоставляли таких удобств, как на Николаевской железной дороге, — сказал представитель завода „Геншеля", самого большого паровозостроительного завода в Европе (1250 паровозов в год).

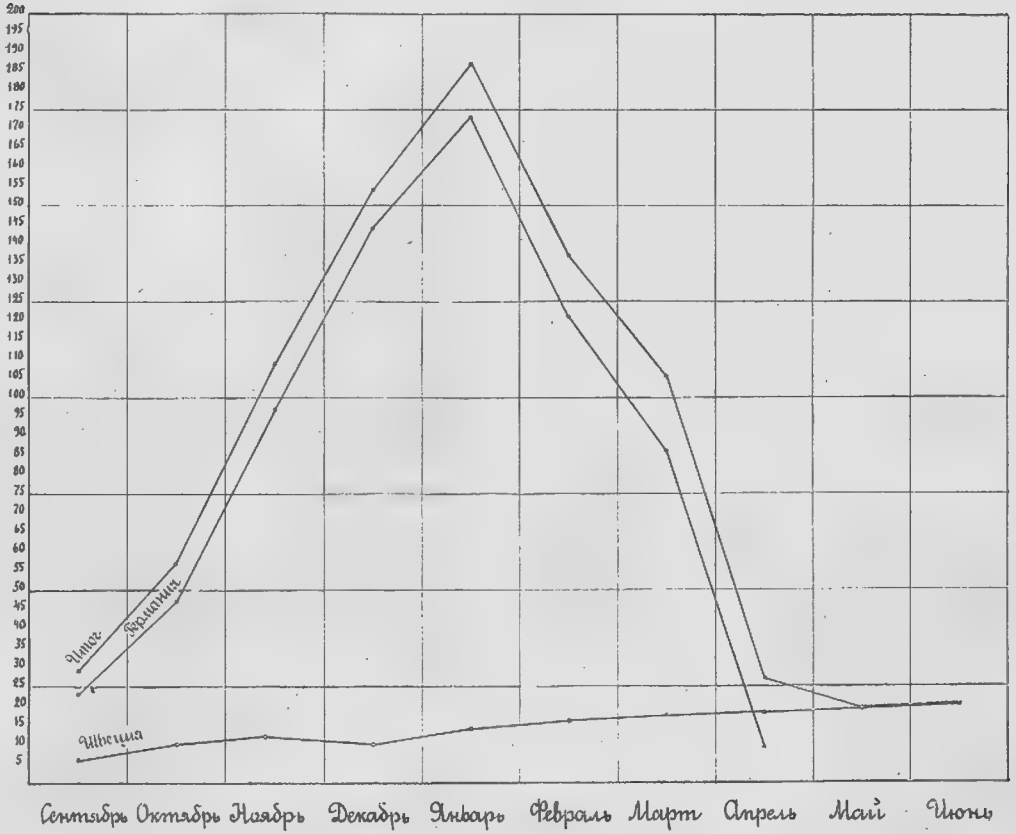
— Газеты наши врут безбожно, — заявил главный инженер завода „Нидквист и Гольм" в Швеции, — и нам придется, вернувшись из России, выступить в несоответствующей нам роли — газетных сотрудников. Мы должны сказать правду.

Для того, чтобы убедиться, что заводы изготовляют сейчас паровозы действительно со взаимозаменяемыми частями, сейчас на заводе Шварцкопф под Берлином производится очень интересная проверка, а именно: по заранее выработанному плану, но не сообщенному ранее заводчикам, с каждаго из 19 заводов внезапно взяты различные части паровоза и направлены на завод Шварцкопфа для сборки одного паровоза. Если части паровоза изготовляются на заводах совершенно одинаково и точно по чертежам, то собрать такой паровоз из разрозненных частей не представит затруднений; части-же, изготовленные не точно, придется или пригонять, если это окажется возможным, или даже отказаться от постановки их и взять другие экземпляры частей. Конечно, если таким опытным путем будет обнаружена неточность изготовления деталей паровоза определенным заводом, репутация завода будет испорчена. Но кроме такого практического результата, эта проверка даст возможность судить о точности работы на паровозостроительных заводах.

Такая проверка совершается впервые за все время существования паровоза, и к ней присматриваются сейчас техники всех культурных стран.

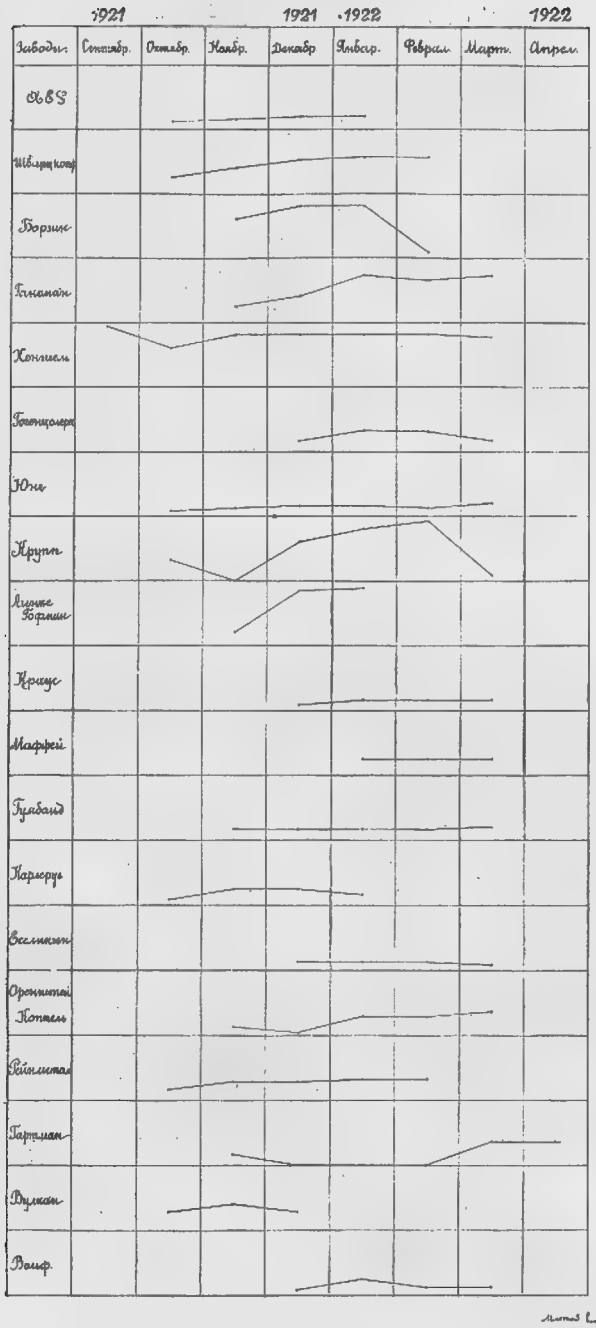
СХЕМА

поставок шведских и германских паровозов в 1921-22 г.

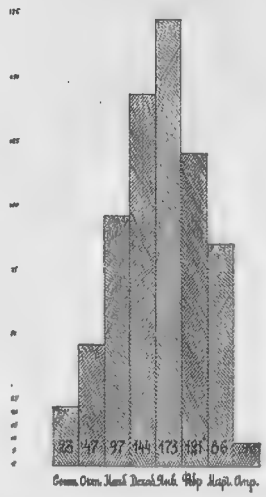


План

изготовок паровозов в Германии

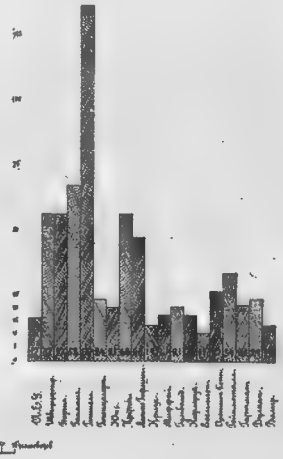


Поставка паровозов по месяцам



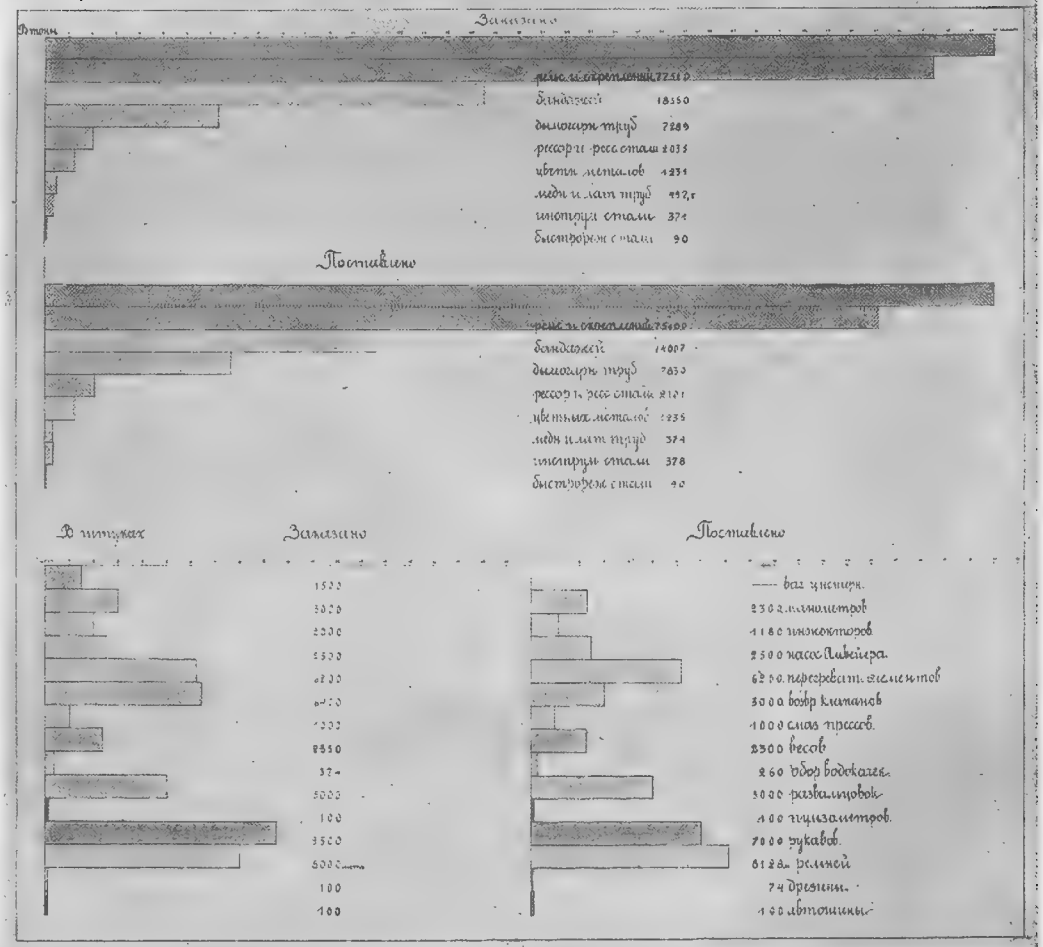
Всего паровозов шт. 700.

Поставка паровозов заводами:



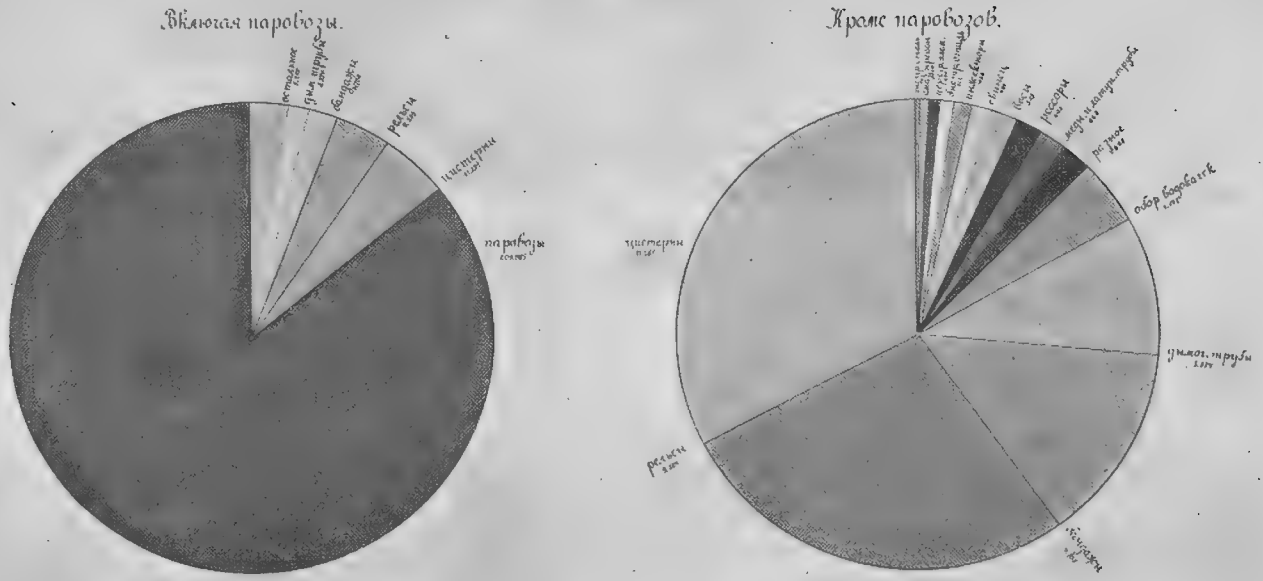
Листов [illegible]

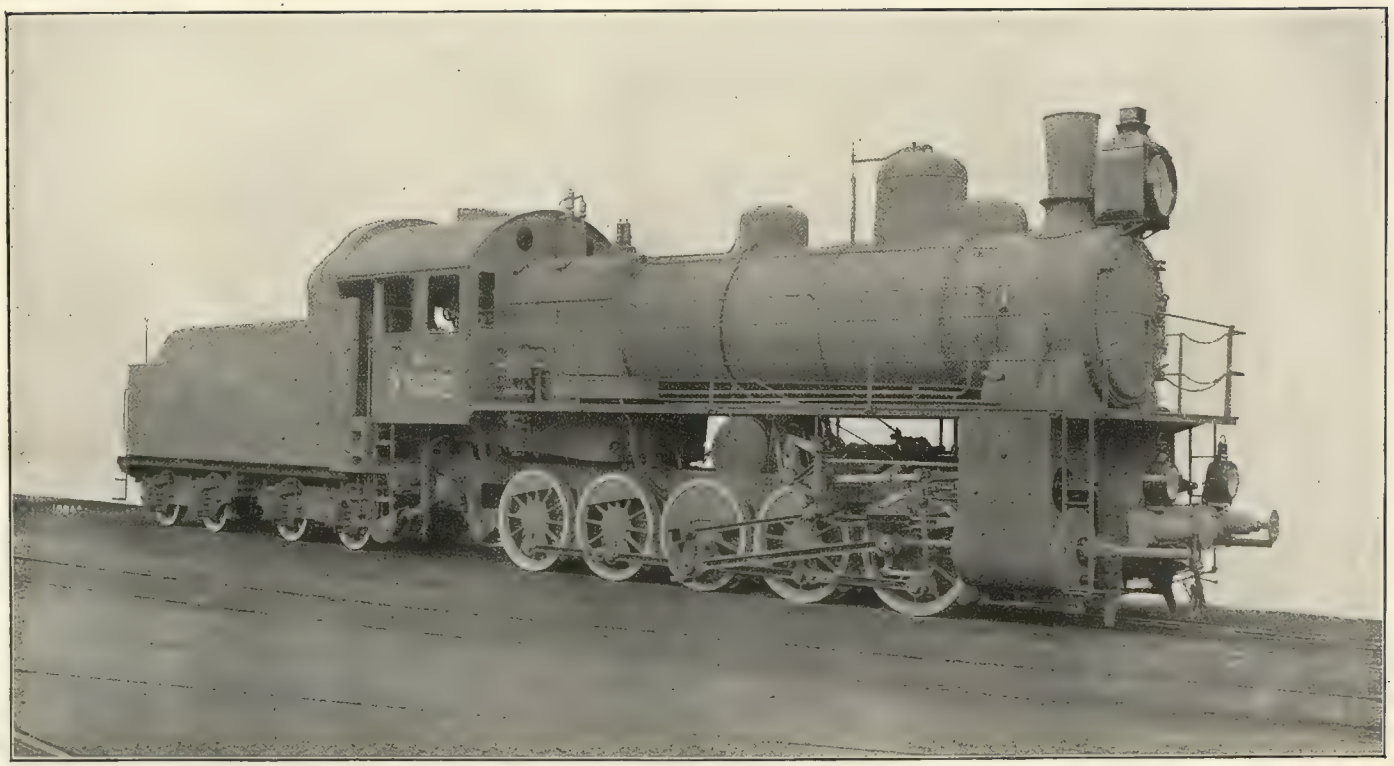
ЗАКАЗЫ
РУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МИССИИ ЗАГРАНИЦЕЙ



Заказы русской жел.дор. миссии за границей.

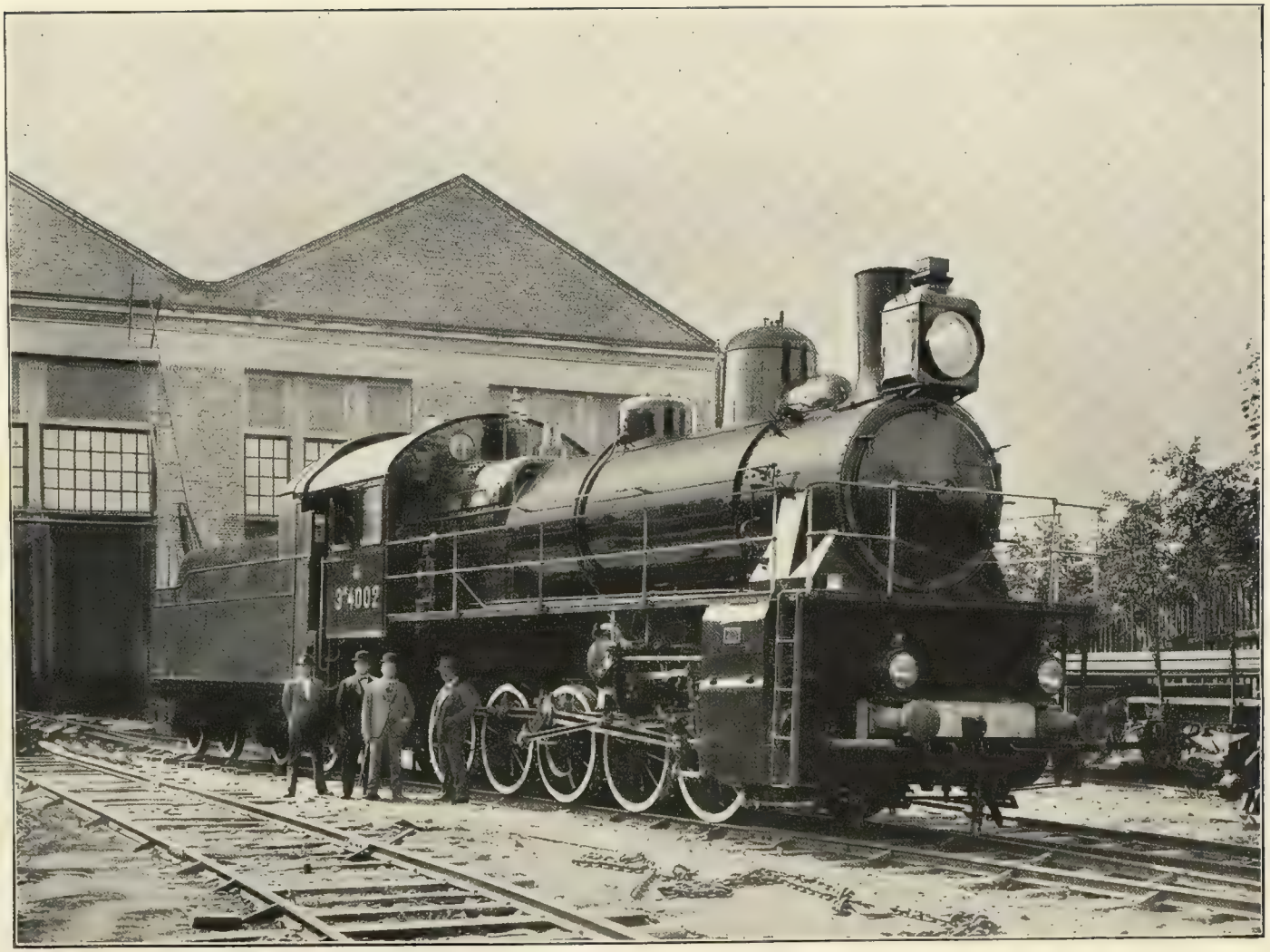
В тысячах золотых рублей.





Один из первых русских паровозов, построенных в Германии в 1921 году.

Первый русский паровоз, построенный в Швеции.



Второй русский паровоз, построенный в Швеции.

Ремонт русских паровозов заграницей.

Миссия сейчас разрабатывает вопрос о сдаче русских паровозов в ремонт на заграничные заводы. Предполагается сдавать их туда только для капитального ремонта. Паровоз должен поступать на заграничный завод из России с перечнем главнейших недостатков и недостающих частей, за подписью представителя технического управления и начальника службы тяги соответственной дороги. По прибытии больного паровоза на заграничный завод его осматривает комиссия в составе техников завода, при обязательном участии представителя Миссии.

Для каждого класса ремонта и для каждой серии паровозов устанавливается твердая цена. Перевозка и приемка в Россию совершается во всем, согласно условий нормального договора между Советским Правительством и немецкими паровозостроительными заводами на постановку новых паровозов.

Дла ремонта паровозов заграницей Миссией выработана характеристика более строгая, чем в России: для плохого ремонта не стоит таскать паровозы так далеко.

По отделу связи.

В задачу Отдела Связи, главным образом, вошло приобретение телеграфных и телефонных аппаратов с принадлежностями, а также электроизмерительных приборов и телеграфных интрументов.

Ознакомление с заграничным рынком показало, что в области слабого тока, если не считать колоссального развития применения усилителей для телефонии и многократного телеграфирования и телефонирования при посредстве токов высокой частоты, сделано сравнительно не так много. Поэтому пришлось при заказах иметь в виду преимущественно наши старые образцы.

В результате конкурренции заказ на аппараты Морзе был выдан шведской фирме Л. М. Эриксон и Ко., аппараты Бодо заказаны германской фирме F. Schuchhardt, аппараты Уитстона — английской Automatic Telephon Manufacturing Co.; в отношении последних заслуживает упоминания введенное этой фирмой упрощение предатчиков путем применения в качестве двигателя известной mouse mill. Таких приборов для испытания заказано 2 комплекта.

Ведутся переговоры о заказе 2-х компл. аппаратов Сименса, которые в последнее время начинают, по крайней мере в Германии, вытеснять Бодо.

Телефоны и принадлежности к ним заказаны Л. М. Эриксону, аппараты коего сейчас распространены на железных дорогах в подавляющем числе. 1500 телефонов уже принято.

Телеграфный инструмент будет заказан одной из лучших германских фирм. Собираются образцовые

комплекты инструментов для демонстрирования их в Москве.

Звонки заказаны небольшой, но достаточно доброкачественной фирме Ю. Крекер в Берлине.

О заказе измерительных приборов ведутся переговоры с фирмой Гартман и Браун.

Из предметов, в расценочной ведомости не упомянутых, заказаны и уже приняты телефонные усилители, выпрямители тока и автоматическая телефонная станция на 20 №№.

Отдел Водного Транспорта.

Этот Отдел Русской Железнодорожной Миссии возник в развитие общей тенденции Советской Власти и всемерному расширению всех видов транспортного дела в России.

Упорядочение водного транспорта в России, при большой протяжимости ее речных систем, может сыграть не последнюю роль в общем долге реорганизации транспортного дела в Республике.

Отдел собирает и систематизирует все сведения, характеризующие деятельность самых значительных судостроительных заводов, доков и верфей заграницей. После достаточного изучения этого вопроса отдел приступает к осуществлению ближайших практических задач — к передаче заказов по техническому оборудованию и ремонту наших судов.

До настоящего момента Отдел успел уже войти в переговоры с целым рядом крупнейших судостроительных фирм и верфей Швеции, Англии, Дании, Германии. От всех этих фирм и заводов затребованы, как всегда во всей практике Русской Железнодорожной Миссии, на началах самой строгой конкурренции, все условия и цены на намеченные в ближайшую очередь работы и поставки. К выполнению некоторых заказов уже приступлено, именно заказаны водолазные аппараты последней конструкции (Ю. Дрегер, в Германии), стальные троссы и хронометры в Швеции. В ближайшую очередь намечены заказы на резиновые принадлежности для судопод'емных работ, а также судопод'емные механизмы, как-то помпы, переносные котлы и разного рода станки.

В дальнейшем будет заказано значительное количество морских, судовых, навигационных инструментов для судов и школ, как-то компасы, секстанты, бинокли, анероиды, лаги и т. п.

Политическое значение Миссии.

Миссия не занимается пропагандой... Но тем не менее вся ее деятельность есть самая лучшая пропаганда в пользу Советской России... Пропаганда действием.

Порядок, быстрота и отчетливость работы, доведенная до педантизма, аккуратность платежа, все это обращает на себя внимание иностранцев и убеждает их в возможности вести крупные дела с Советской Россией.

И это, пожалуй, самая крупная заслуга Миссии перед Республикой. Ее деятельность несомненно содействует экономическому сближению России с Западной Европой. Петр прорубил „окно в Европу". Сейчас Советская Власть старается прорубить широкие ворота и одним из лучших плотников в этой работе является Миссия.

Но предоставим слово иностранцам. Приветствуя профессора Ломоносова по поводу годовщины заключения договора с Нордиска Хандельсбанком представители шведской промышленности выразились так:

— Когда профессор полтора года тому назад приехал на завод Нидквист и Гольм, он заявил, что это слон на трех ногах. Не хватало четвертой ноги — котельной. Но профессор не только поставил диагноз, он сейчас же принялся за лечение. Котельная сейчас строится... Но не в этом заслуга профессора и его Миссии. Сейчас вся Европа является слоном о трех ногах. Не хватает четвертой — России. И Железнодорожная Миссия во главе с профессором сейчас пришивает Европе эту ногу. Мы можем только гордиться, что судьбе угодно было сделать нас ассистентами при столь грандиозной операции, значение которой оценит только история.

Заключение.

Итак фактически Железнодорожная Миссия выполняет три задачи:

1. снабжает русские железные дороги необходимыми орудиями и материалами,
2. наглядно доказывает возможность работать с Советской Россией и
3. сближая в совместной работе иностранных и русских инженеров, содействует развитию русской техники.

Задачи эти не могут быть исчерпаны завтра. Миссия должна еще много лет работать во славу и пользу Республики.

Типография
Отто Эльснера в Берлине
Печатание
на всех языках мира